

L'EXPÉDITION DE D'ENTRECASTEAUX

(1791-1794)

ET SON APPORT SCIENTIFIQUE

PAR

HÉLÈNE RICHARD

licenciée ès lettres

SOURCES

Les sources manuscrites conservées par les services qui s'étaient occupés de la préparation du voyage de d'Entrecasteaux sont dispersées entre les fonds d'archives de ces nombreux organismes. Elles se trouvent aux Archives de la Marine déposées aux Archives nationales (séries B¹, B⁴, BB⁴, C¹, C⁷ et GG²) et au Service historique de la Marine (dossiers personnels, archives de l'ancienne Académie de Marine), Archives du port de Brest (séries 1 A et 1 E); Archives du Muséum d'histoire naturelle de Paris déposées aux Archives nationales (série AJ xv) ou conservées à la Bibliothèque du Muséum; Archives de l'Académie des Sciences; Archives du ministère des Affaires étrangères. Nous nous sommes aussi procuré une documentation importante aux Archives des Pays-Bas (Archives de la Compagnie des Indes orientales, collection Nederburgh) ainsi qu'à Londres au Public Record Office (*Admiralty Board, Foreign Office*). Nous avons complété notre information au Conservatoire national des Arts et Métiers, à la Bibliothèque de l'Institut, à la Bibliothèque nationale (collection Margry, département des Cartes et Plans)...

Les archives de l'expédition elle-même sont revenues en France après avoir été saisies par les Anglais. Elles se trouvent aux Archives nationales (Archives du Service hydrographique de la Marine : séries 2 JJ, 3 JJ, 5 JJ, 6 JJ) et à la

Bibliothèque du Muséum. Certains documents sont parvenus par la suite à la Bibliothèque du laboratoire de Phanérogamie du Muséum et au Musée de l'Homme.

Les sources imprimées que nous avons utilisées sont essentiellement les relations du voyage de d'Entrecasteaux, ainsi que celles des autres navigateurs français et anglais de la fin du XVIII^e et du début du XIX^e siècle.

INTRODUCTION

On attendait des résultats extrêmement importants de l'expédition dont la direction avait été confiée à Lapérouse et qui avait quitté Brest en 1785. Les moyens exceptionnels mis à la disposition de ce navigateur devaient faire de lui l'égal de Cook. Mais l'absence de toutes nouvelles de Lapérouse, après trois ans de campagne, provoqua une réelle inquiétude en France. Aussi décida-t-on, au début de 1791, d'envoyer, pour retrouver les disparus, une nouvelle expédition que l'on confia à d'Entrecasteaux. Les historiens de cette expédition ne l'ont généralement considérée que sous l'angle d'une campagne de secours; c'est pourquoi nous nous sommes attaché uniquement à l'étude de ses aspects scientifiques.

PREMIÈRE PARTIE

L'ORGANISATION DE L'EXPÉDITION

CHAPITRE PREMIER

LES CAUSES DE L'EXPÉDITION

Ce fut à la suite de la pétition d'une société savante, la Société d'histoire naturelle, que l'Assemblée constituante vota, le 9 février 1791, l'armement de deux bâtiments pour aller à la recherche de Lapérouse et de ses compagnons. Si, pour obtenir l'adhésion des députés, cette pétition insistait surtout sur ce but de l'expédition, dès l'abord la Société d'histoire naturelle avait envisagé un vaste programme d'études scientifiques à faire pendant le voyage et l'envoi d'un nombre important de savants pour effectuer toutes les observations néces-

saïres. Il s'agissait de reprendre le travail de Lapérouse et de procurer à la France les résultats de recherches scientifiques semblables à celles qui avaient dû être faites sur ses bâtiments et dont on n'avait malheureusement pas eu les fruits.

Des projets d'expéditions privées, envisagées pour retrouver les naufragés, se proposaient de reprendre à leur compte l'aspect commercial du programme de Lapérouse, l'étude d'éventuels débouchés commerciaux (vente en Chine des pelleteries d'Amérique du Nord). Les promoteurs de l'expédition officielle de recherche bornaient leurs intentions au seul progrès des sciences.

CHAPITRE II

LA PRÉPARATION MARITIME

A la rapidité avec laquelle l'Assemblée constituante avait répondu à la pétition de la Société d'histoire naturelle, le ministère de la Marine ne fit pas écho, bien que ce fût Fleurieu, l'un des principaux organisateurs de la campagne de Lapérouse, qui en eût alors le portefeuille. On ne commença en effet à parler de cet armement au port de Brest qu'à la fin du mois de mars. Il s'agissait de trouver deux bâtiments de charge capables de transporter, chacun, les vivres nécessaires à plus de cent personnes et tout le matériel qu'exigeait une campagne scientifique.

On eut beaucoup de difficultés, à Brest, à Lorient et à Rochefort, pour trouver deux gabares en état d'accomplir trois années de navigation dans des régions inconnues. Et finalement, la *Truite* et la *Durance*, rebaptisées la *Recherche* et l'*Espérance*, ne semblaient guère convenables à l'intendant du port de Brest, bien qu'on y eût effectué d'importants travaux pour les rendre plus solides et plus logeables. D'autre part, le désordre qui régnait alors dans cette ville causa beaucoup de difficultés pour trouver des ouvriers compétents et tout le matériel indispensable.

La crise que subissait alors la Marine eut aussi des conséquences sur le choix des marins. Le chef de l'expédition ne fut désigné qu'à la fin du mois de mai : Bruny d'Entrecasteaux était en mesure d'accomplir parfaitement la mission qu'on lui confiait, car il avait déjà dirigé une campagne de reconnaissance en Chine pour essayer de défendre les intérêts commerciaux de la France face à la puissance grandissante des Anglais. Il choisit comme commandant du second bâtiment son ami Huon de Kermadec, qui avait fait aussi ce voyage sur la *Résolution*. Beaucoup d'officiers se proposèrent, espérant pouvoir servir tout en fuyant le désordre que connaissait la Marine en 1791 ; ils comptaient d'ailleurs sur l'intérêt d'un embarquement bénéficiant d'un tri sévère des matelots, puisqu'il était prévu qu'on ne prendrait que des volontaires bien portants et dont on aurait éprouvé la valeur et la soumission pendant le temps de l'armement. En fait, on eut du mal à rassembler des hommes d'équipage en nombre suffisant tant ils semblaient peu soucieux de s'exposer aux dangers d'une telle campagne.

CHAPITRE III

LES PRÉPARATIFS SCIENTIFIQUES

La Société d'histoire naturelle avait gardé l'initiative de toute la préparation pour les domaines dans lesquels elle était spécialisée; les savants qui voulaient s'embarquer devaient être présentés par elle à d'Entrecasteaux. Beaucoup de naturalistes posèrent leur candidature et ceux qui furent définitivement choisis reçurent, s'ils n'appartenaient pas déjà à cette société, un brevet de membre associé. Elle s'occupa aussi de rassembler tout le matériel nécessaire aux savants pour leurs expériences. Bien que l'aspect scientifique de l'expédition fût théoriquement subordonné à sa mission de sauvetage, on donna à d'Entrecasteaux et à ses compagnons des moyens analogues à ceux dont avait bénéficié Lapérouse pour contribuer au progrès des sciences.

La préparation de tout le matériel nécessaire aux recherches géographiques et astronomiques fut assurée par le ministère de la Marine. Les officiers avaient, en effet, reçu une formation suffisante, le corps de la Marine n'étant pas resté à l'écart de l'essor scientifique qui avait marqué la fin du XVIII^e siècle; Fleurieu, qui resta chargé de diriger la préparation du voyage après qu'il eut quitté le ministère, avait toute la compétence nécessaire pour choisir les instruments pouvant assurer le succès de l'entreprise. Si, à Brest, on avait pris soin en matière d'armement de ne prendre que du matériel dûment expérimenté, à Paris, au contraire, on dota l'expédition de l'équipement scientifique le plus nouveau. C'est ainsi qu'aux horloges marines de Ferdinand Berthoud, déjà dépassées, on joignit les toutes nouvelles montres marines de la fabrication de son neveu, Louis Berthoud.

DEUXIÈME PARTIE

LE TRAVAIL SCIENTIFIQUE

CHAPITRE PREMIER

LE TRAVAIL GÉOGRAPHIQUE

Quittant Brest le 28 septembre 1791, l'expédition de d'Entrecasteaux relâcha à Sainte-Croix de Ténériffe, puis au Cap de Bonne-Espérance, pour compléter son approvisionnement avant de commencer la campagne d'exploration. Elle aborda ensuite au sud de la Tasmanie où elle découvrit une rade superbe : le canal d'Entrecasteaux. Elle longea la côte ouest de la Nouvelle-Calédonie avant d'atteindre la Nouvelle-Irlande, les îles de l'Amirauté et Amboine.

Pendant la seconde année de navigation, elle reconnut la côte méridionale de la Nouvelle-Hollande, exploration qu'elle dut abandonner en raison du manque d'eau qui la ramena en Tasmanie; puis elle atteignit les îles Tonga, le nord de la Nouvelle-Calédonie, les îles Salomon, le nord de la Nouvelle-Guinée; et finalement, en octobre 1793, les deux bâtiments arrivèrent à Java avec des équipages épuisés.

D'Entrecasteaux ne découvrit aucune terre importante, mais il détermina avec la plus grande précision la position de toutes les côtes qu'il visita. Ce travail fut possible grâce à une équipe de marins qui se joignirent à l'astronome et aux deux ingénieurs-géographes de l'expédition. Utilisant les montres marines et les observations astronomiques faites en mer ou à terre lors des escales, et combinant tous les moyens connus alors pour déterminer les longitudes, on put assigner à chaque lieu une position qui est le plus souvent celle encore admise aujourd'hui. Le travail cartographique effectué à bord est d'ailleurs remarquable, Beautemps-Beaupré qui le dirigeait ayant mis au point une méthode originale qui est encore utilisée de nos jours; il remplaçait, en particulier, l'emploi de la boussole, dont on ne connaissait pas encore toutes les causes de variation, par les relèvements astronomiques de tous les points de la côte et de tous les lieux où l'on avait sondé.

CHAPITRE II

L'ŒUVRE DES NATURALISTES

Les recherches à faire dans les différentes branches de l'histoire naturelle avaient été précisées dans une série de mémoires rédigés par les membres de la société qui avait eu l'initiative de la campagne ainsi que dans les instructions élaborées par l'Académie des sciences et qui reprenaient celles que cette compagnie avait remises à Lapérouse. On espérait la confirmation ou l'infirmité des hypothèses scientifiques de l'époque et, en particulier, de la toute récente théorie de l'évolution.

Malheureusement les résultats des études faites en minéralogie et en zoologie pendant le cours du voyage ont été en partie perdus. Les travaux les plus importants furent faits en botanique où La Billardière rassembla un herbier de trois mille plantes dont le tiers était inconnu. Il s'occupa de diriger le jardinier de l'expédition, Lahaie, qui exécuta ce qui lui avait été prescrit dans ses instructions particulières avec un zèle infatigable. On l'avait chargé de récolter et surtout de rapporter des plantes utiles, destinées à être acclimatées en France ou dans les colonies, et en particulier le précieux arbre à pain. Il devait aussi enrichir de végétaux européens toutes les régions abordées; il plantait ou distribuait aux indigènes les semences les plus appropriées au climat et au degré de civilisation des insulaires : les plus primitifs ne recevaient que des plantes qui ne nécessitaient aucun soin et dont on pouvait se nourrir sans la moindre préparation.

Un des naturalistes, Riche, était aussi chargé des observations touchant à la physique et à la chimie de l'air et de l'eau de mer. Des mesures prises en différents endroits du globe avec le même instrument devaient permettre des comparaisons intéressantes, mais il ne semble pas que ces observations aient été faites à bord avec une grande régularité.

CHAPITRE III

L'ÉTUDE DES AUTRES HOMMES

Si certains savants avaient été influencés par les idées de Rousseau et par le « mythe du bon sauvage », les marins étaient très méfiants quand ils rencontraient des hommes d'une autre civilisation. Les récits de voyage des navigateurs ne manquaient pas de raconter les attaques incompréhensibles dont ils avaient été victimes. Pourtant, les premiers contacts des compagnons de d'Entrecasteaux avec les peuples primitifs devaient les convaincre, malgré leur réticence, de la bonté des hommes non civilisés : tous les voyageurs chantèrent les vertus des Tasmaniens. La suite de la campagne leur fit rencontrer les habitants des îles Tonga, aimables mais voleurs, et les Canaques de Nouvelle-Calédonie que Cook avait parés de toutes les qualités et dont d'Entrecasteaux découvrit l'horrible penchant pour l'anthropophagie. Aussi, en atteignant les colonies hollandaises, étaient-ils heureux de pouvoir enfin retrouver des hommes que la civilisation, espéraient-ils, rendait moins cruels. Visitant plusieurs contrées après Cook, d'Entrecasteaux put constater que l'arrivée des Européens, même s'ils ne faisaient que passer, transformait, parfois de façon dramatique, l'équilibre précaire entre ces peuples et leurs voisins. L'installation de comptoirs permanents, comme ceux des Hollandais dans les Moluques, ne s'avérait pas non plus être un bien, car le déclin de la Compagnie hollandaise des Indes orientales encourageait la corruption et la paresse, puisque l'oppression fiscale dissuadait les indigènes de produire plus que le strict nécessaire.

CHAPITRE IV

LES CONDITIONS DU TRAVAIL SCIENTIFIQUE :

LA VIE A BORD

L'étude de la vie et des mœurs des autres hommes était de nature à passionner les voyageurs. Mais tous, y compris les matelots, se soucièrent aussi de participer à l'activité scientifique du bord et essentiellement aux travaux astronomiques et géographiques qui occupaient, de fait, une grande place dans la vie de chacun pendant la campagne. Les hommes de l'équipage essayèrent aussi de profiter des leçons que pouvaient leur donner les savants dont ils

partageaient l'existence et des cours furent organisés à leur intention à bord des deux frégates. Aussi, à la fin du voyage, non seulement tous les officiers, même les moins bien préparés, étaient capables d'accomplir un travail scientifique de qualité, mais aussi les maîtres et plusieurs matelots étaient en mesure de s'y associer.

Ce zèle et l'importance des recherches effectuées au cours de l'expédition sont d'autant plus admirables que les conditions de la vie à bord étaient très difficiles. Sur des bâtiments très lents et surchargés, les savants souffraient particulièrement du manque de place. Ignorant les contraintes des voyages de reconnaissance, les naturalistes reprochèrent aux marins de vouloir les empêcher de débarquer et de ne pas multiplier les escales, seules occasions pour eux d'effectuer leurs travaux. Aussi les heurts furent-ils fréquents, et particulièrement violents sur la *Recherche*, malgré le caractère conciliant de d'Entrecasteaux lui-même. La mauvaise qualité des vivres fournis à Brest devait rendre la vie quotidienne plus pénible encore, d'autant plus que la répartition des escales ne permit pas de s'approvisionner régulièrement.

TROISIÈME PARTIE

LE DESTIN DE L'ŒUVRE SCIENTIFIQUE

CHAPITRE PREMIER

LA FIN DE L'EXPÉDITION

La mort de d'Entrecasteaux, le 20 juillet 1793, après celle de son ami Huon de Kermadec, laissa à d'Auribeau la direction de la campagne. Cet officier, hostile aux savants étrangers à la Marine et royaliste intransigeant, ne put maintenir une entente suffisante entre les membres de l'expédition. Aux difficultés politiques s'ajoutaient l'insuffisance de la nourriture et l'apparition à bord de la dysenterie, rendant indispensable une escale dans un comptoir européen. Pour permettre aux deux bâtiments de mouiller à Java, les Hollandais exigèrent que les officiers fassent débarquer les canons et s'engagent à attendre l'ordre du gouverneur de Batavia avant de quitter l'île. On voulait éviter que les compagnons de d'Entrecasteaux ne communiquent des renseignements sur la défense de cette colonie à l'île de France, ce qui aurait desservi les Hollandais dans la guerre qui les opposait aux Français. C'est en parvenant à Java que les voyageurs apprirent les bouleversements qu'avait connus la France. Il était dès lors impossible à d'Auribeau de rentrer; aussi demanda-t-il aux Hollandais de mettre les deux vaisseaux, et ceux qui étaient à leur bord, en état d'arrestation jusqu'à la paix. Ils y consentirent facilement, craignant l'agitation que pourraient provoquer les équipages républicains.

Au nom du successeur présumé de Louis XVI, d'Auribeau procéda au licenciement des savants de l'expédition convaincus de républicanisme, lesquels furent renvoyés à l'île de France par les Hollandais. Mais cette réduction des effectifs, compliquée par le nombre des décès dus à la dysenterie, interdisait définitivement toute possibilité de rapatriement des deux bâtiments. Aussi d'Auribeau décida-t-il de les vendre à la Compagnie, en règlement des dettes de l'expédition. La situation politique exceptionnelle et la mésentente à bord peuvent seules expliquer un acte aussi contraire aux règlements de la Marine.

CHAPITRE II

LE RETOUR EN FRANCE

Après la vente des bâtiments, le gouverneur de Batavia se chargea de renvoyer en Europe tous les voyageurs qui le désiraient. Toutefois, il réussit à en convaincre plusieurs de rester au service de la Compagnie qui manquait de cadres. Ceux qui avaient été licenciés par d'Auribeau et envoyés à l'île de France purent s'embarquer de là pour la France et y arriver au début de 1795; apprenant par ces premiers rapatriés les événements qui avaient déterminé la fin de l'expédition, le ministre voulut obtenir la livraison, par la Hollande, des officiers royalistes et des documents. Mais cette réclamation n'eut pas de suite, car le bâtiment qui portait à Java le parlementaire chargé de cette demande arriva trop tard. Rossel, qui avait succédé à d'Auribeau à la mort de celui-ci, s'était en effet embarqué, avec les membres restants de l'expédition, sur un convoi marchand hollandais se rendant en Europe, emportant avec lui tous les résultats de la campagne.

L'alliance qui unissait alors la Hollande à la France l'opposait à l'Angleterre. Aussi, en cours de route, les vaisseaux furent-ils capturés par une escadre anglaise. Les hommes et les papiers furent emmenés en Angleterre. Ce ne fut qu'individuellement, grâce à des échanges de prisonniers, que les marins purent regagner leur pays. Les objets d'histoire naturelle furent rapidement rendus, non à la nation française, mais à ceux qui les avaient collectés. Les documents nautiques ne furent rapatriés qu'après la paix d'Amiens, date à laquelle Rossel, qui les détenait, consentit à rentrer en France.

CHAPITRE III

L'UTILISATION DES DOCUMENTS

Si la Hollande n'avait jamais cherché à s'emparer des résultats de la campagne, l'Angleterre n'eut aucun scrupule à utiliser et à recopier tous les documents qu'elle déposa à l'Amirauté. On a souvent dit que c'était pour vérifier les découvertes de d'Entrecasteaux qu'elle avait envoyé Flinders, en 1797, reconnaître précisément le canal d'Entrecasteaux au sud-est de la

Tasmanie. Pourtant il semble plutôt que le voyage de Flinders fasse suite à celui de John Hayes, capitaine de la Compagnie des Indes orientales, qui se trouve avoir exécuté un périple analogue à celui de la *Recherche* et de l'*Espérance* en Tasmanie, en Nouvelle-Calédonie et au nord de la Nouvelle-Guinée; parti de Bombay pour se procurer des épices sur cette dernière île, il avait été en effet obligé par le renversement de la mousson de contourner la Nouvelle-Hollande. Toutefois, il avait rencontré, à Java, les compagnons de d'Entrecasteaux, lesquels lui avaient dit avoir déjà fait ces reconnaissances avant lui, de sorte que Flinders était au courant des découvertes françaises au moment de son départ.

Quand il eut récupéré ses collections et ses papiers, le botaniste La Billardièrre publia une *Relation du voyage* et deux ouvrages contenant ses principales découvertes scientifiques.

Le ministre de la Marine voulut faire un récit officiel de la campagne, mais il dut attendre le retour de Rossel et des documents nautiques pour le faire paraître. L'originalité et la précision des méthodes astronomiques et cartographiques détermina Rossel à les exposer largement dans le *Voyage de D'Entrecasteaux*, le journal personnel de d'Entrecasteaux relatant la campagne ne servant, en quelque sorte, que d'introduction.

La dispersion des collections d'histoire naturelle et d'ethnologie empêcha d'en tirer tout le parti qu'elles méritaient.

CONCLUSION

Bien que l'expédition ait abouti à une colonisation anglaise dans le canal d'Entrecasteaux dès 1802, et malgré la carrière antérieure du chef de la campagne (il avait été gouverneur de l'île de France et chargé de la création éventuelle de comptoirs en vue du commerce avec la Chine), il ne semble pas que l'expédition ait été conçue avec le but d'une implantation territoriale. Sa double mission de recherche de Lapérouse et d'études scientifiques en fait une expédition tout à fait originale dont les buts étaient entièrement désintéressés et humanitaires. Et la qualité des recherches géographiques et botaniques vient en quelque sorte compenser l'échec total du premier aspect de sa mission.

ANNEXES

Schémas des voyages de Lapérouse, de d'Entrecasteaux, de John Hayes. — Chronologie de l'expédition. — Répartition des escales et des ressources qu'elles procurèrent à l'expédition. — Estimation du coût de la campagne, et coût réel. — Rôles d'équipage de la *Recherche* et de l'*Espérance*.

PIÈCES JUSTIFICATIVES

Premières instructions de la Société d'histoire naturelle. — La relâche dans le canal d'Entrecasteaux (Tasmanie), vue par d'Auribeau et par deux matelots. — Lettre de d'Auribeau au ministre au sujet de sa rencontre avec John Hayes. — Lettre du duc d'Harcourt à Lord Grenville, réclamant la propriété des documents de l'expédition au nom de Louis XVIII. — Lettre du ministre de la Marine aux héritiers de d'Entrecasteaux, leur refusant les bénéfices de la vente du *Voyage*.

ILLUSTRATIONS

Cartes. — Dessins inédits de Piron.
